X kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 14)**

z dnia 21 marca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 14)

21 marca 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Tomasza Hoka (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskiej żeglugi promowej na Bałtyku,

– rozpatrzenie informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskich armatorów eksploatujących statki w żegludze wielkiej,

– rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania Morskiej Służby Powiadamiania i Ratownictwa w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 (FEnIKS).

W posiedzeniu udział wzięli: **Arkadiusz Marchewka** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jacek Jurak** p.o. wicedyrektor Departamentu Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Michał Klawinowski** starszy inspektor k.p. w Departamencie Infrastruktury w Najwyższej Izbie Kontroli, **Tadeusz Hatalski** prezes zarządu Polskiego Ratownictwa Okrętowego, **Andrzej Hirsch** przewodniczący Przedstawicielstwa Międzyzakładowego przy MSPiR i PRO Sp. z o.o. Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków zawodowych marynarzy i Rybaków, **Sebastian Kluska** dyrektor naczelny Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, kpt. ż.w. **Jerzy Lipiński** wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów, kpt. ż.w. **Cezary Łuczywek** członek zarządu Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy wraz ze współpracownikami, **Paweł Pluto-Prądzyński** prezes zarządu spółki Polskie Promy Sp. z o.o., prof. UG dr hab. **Dorota Pyć** członkini Rady Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, **Piotr Redmerski** prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, kpt. ż.w. **Grzegorz Rutkowski** wiceprzewodniczący Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, **Remigiusz Rymaszewski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” przy Polskiej Żegludze Morskiej P.P., **Dariusz Słomiński** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Morskich Służb Poszukiwania i Ratownictwa wraz ze współpracownikami, **Jacek Speth** ratownik BSR Świbno, **Henryk Śniegocki** prezes Zarządu Polski Rejestr Statków SA, **Joanna Wójtowicz** kierownik Biura Kadr Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa wraz ze współpracownikami, **Andrzej Wróblewski** dyrektor naczelny PŻM p.p., **Anna Wypych-Namiotko** członek Rady Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska** i **Jolanta Ostrowska** z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Szanowni państwo, otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa posłów, pana ministra Arkadiusza Marchewkę oraz wszystkich zaproszonych gości. Stwierdzam kworum. W porządku dziennym dzisiejszego

posiedzenia mamy trzy punkty. Pkt 1 to rozpatrzenie informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskiej żeglugi promowej na Bałtyku. Pkt 2 to rozpatrzenie informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskich armatorów eksploatujących statki w żegludze wielkiej. Pkt 3 to rozpatrzenie informacji na temat funkcjonowania Morskiej Służby Powiadamiania i Ratownictwa w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko. Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, to uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Sprzeciwu nie słyszę, więc przechodzimy do pkt 1. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie informacji dotyczącej pkt 1.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowni goście, pozwólcie państwo, że przedstawię wstępne informacje dotyczące aktualnego stanu i perspektyw rozwoju żeglugi promowej na Bałtyku. Są z nami przedstawiciele spółek promowych w osobach zarządów, więc po moim wprowadzeniu, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym poprosić panów prezesów o przedstawienie szczegółowych informacji na temat sytuacji promowej w kontekście funkcjonowania Unity Line i Polferries, czyli podmiotów należących do Polskiej Żeglugi Morskiej i Grupy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej.

Tytułem wprowadzenia chcę powiedzieć wszystkim państwu, że w rejonie Morza Bałtyckiego, na międzynarodowych liniach promowych między wyspami w rejonie Danii i Szwecji, funkcjonuje obecnie 15 operatorów, w tym dwóch polskich. Jest to Unity Line należący do Grupy Kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej oraz Polferries należący do Grupy Kapitałowej Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Liderem na rynku żeglugi promowej w regionie pod względem liczby statków czy też zdolności przeładunkowej w odniesieniu do ładunków, tak będziemy na to patrzeć, jest szwedzki operator Stena Line. Kolejni operatorzy to Finnlines, TT-Line, DFDS, Color Line, Unity Line, EuroAfrica i Polferries, czyli działamy na rynku, w którym jest kilku operatorów. Według najnowszych danych przewozy promowe z polskich portów obsługuje obecnie 21 jednostek. Unity Line, które dysponuje siedmioma promami, to spółka należąca do Skarbu Państwa. Polferries posiada pięć promów i również jest to spółka należąca do Skarbu Państwa. Stena Line operuje trzema jednostkami i TT-Line, który obsługuje linie Świnoujście-Trelleborg sześcioma jednostkami.

Chcę państwu powiedzieć, bo ma to bardzo istotne znaczenie w kontekście przyszłości rozwoju polskiej żeglugi promowej, że w ostatnich latach zarysowała się wyraźna tendencja dotycząca zwiększania przez armatorów swojej floty w kontekście wyposażania się w większe jednostki, które mają dłuższe linie ładunkowe. W ostatnich latach Stena Line zamówiła 12 jednostek Ro-Pax z napędem LNG-ready. Finnlines zamówił pięć jednostek, w tym dwie typu Ro-Pax i trzy typu Ro-Ro. TT-Line zamówił dwa promy typu Ro-Pax. DFDS zamówił sześć jednostek typu Ro-Pax. Oczywiście część z tych jednostek funkcjonuje i operuje w rejonie Morza Bałtyckiego. Ta zmiana floty ma bardzo istotny wpływ i znaczenie dla sytuacji, która ma miejsce na Bałtyku, dlatego że wymiana floty powoduje poprawienie pozycji konkurencyjnej i jakiś konkretny udział w całym rynku na Bałtyku, dlatego z tego punktu widzenia wymiana floty i funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw należących do Skarbu Państwa jest niezwykle istotne.

Wielokrotnie rozmawialiśmy na posiedzeniu Komisji o sytuacji związanej z konsekwencjami przedłużającego się programu wymiany floty dla polskich armatorów, o raporcie Najwyższej Izby Kontroli w kontekście chociażby programu Batory. Wszyscy państwo doskonale to znacie. Wielokrotnie mieliśmy możliwość rozmawiać o tych trudnościach i niestety złych skutkach dla polskich armatorów, na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej. Dzisiaj chciałbym, abyśmy porozmawiali o tym, co jest przed nami, jak nadrobić straty i co zrobić, aby polscy armatorzy mieli jak najsilniejszą pozycję konkurencyjną na Bałtyku. Pozwólcie państwo, że zanim jeszcze oddam głos przedstawicielom spółek, chcę tylko podać przykład w kontekście danych finansowych, chociażby spółki Unity Line, która też pracuje nad tym, aby odnowić swoją flotę. Mogło się to wydarzyć dużo wcześniej, ale jesteśmy w sytuacji, w jakiej jesteśmy i musimy szukać rozwiązań jak nadrobić te straty. Chcę powiedzieć to jeszcze raz, jeśli popatrzymy na wyniki

finansowe, będę tutaj podawał kwoty w euro, to przychody ze sprzedaży, porównując 2022 roku do 2003 roku, zmniejszyły się o około 8 mln euro. W 2022 roku spółka odnotowała zysk netto na poziomie 1660 tys. euro. Wstępne dane z szacunkami za czwarty kwartał ubiegłego roku pokazują, że poprzedni rok był trudniejszy i strata sięgnęła ponad 4 mln euro. Myślę, że o przyczynach takich wyników będziemy mogli mówić w dalszej części dyskusji, ale chcę też państwu powiedzieć, że rok 2023 to był ten rok, kiedy konkurencja dla polskich armatorów, czyli firmy zagraniczne, wprowadziły na Bałtyk nowe jednostki, które są bardziej konkurencyjne, mają linię ładunkową sięgającą około 4000 m, co sprawia, że mogą przewieźć większą liczbę ciężarówek po niższej cenie. Tak można powiedzieć, jeśli popatrzymy na to z punktu widzenia kosztów.

Dzisiaj naszym zadaniem jest realizowanie tych działań, które będą służyć uratowaniu, chcę to powiedzieć wprost, projektu, jakim jest odbudowa floty dla polskich armatorów. Obecnie w Stoczni Remontowej w Trójmieście trwają prace nad ukończeniem pierwszej jednostki. Według informacji, które zostały również przedstawiane wczoraj na posiedzeniu Trójstronnego Zespołu ds. Przemysłu Stoczniowego, pierwsza jednostka jest ukończona w około 80%. Chcę powtórzyć to, co powiedziałem wczoraj, jako ministerstwo traktujemy projekt wyposażenia polskich armatorów w nową flotę jako projekt priorytetowy. Chcemy ten projekt kontynuować i go kontynuujemy. O szczegółach będą mówić przedstawiciele armatorów.

Tyle tytułem wprowadzenia, jeśli chodzi o sytuację, w której jesteśmy. Chcę podkreślić, że sytuacja, z którą mamy do czynienia, jest trudna i składa się na nią kilka czynników, dlatego że rynek promowy funkcjonuje od kilku lat w turbulentnym i niepewnym otoczeniu. Jest kilka powodów, przez które ta sytuacja wcale nie jest łatwa. Są to skutki pandemii COVID-19 i nadal odczuwalny przez operatorów spadek liczby przewozów, zwłaszcza w obszarze pasażerskim. Również spowolnienie aktywności gospodarczej czy wysokiej inflacji, z którą mieliśmy do czynienia w ubiegłym roku. Do tego jeszcze doszły i nałożyły się na to skutki wojny w Ukrainie. Do tego mamy sytuację, w której wymiana czy wyposażenie polskich armatorów w nowe jednostki zdecydowanie się wydłużyła, więc mamy do czynienia z sytuacją, która nie jest łatwa. Chcę zapewnić, że dokładamy wszelkich starań, aby tę sytuację wyprostować i nadrobić straty, z którymi przez ostatnie kilka lat mieliśmy do czynienia, po to, aby polscy armatorzy i spółki należące do Skarbu Państwa, mogły wzmocnić swoją silną pozycję konkurencyjną w przewozach na Bałtyku.

Dziękuję panie przewodniczący. To tyle tytułem wprowadzenia. Są ze mną przedstawiciele Polskiej Żeglugi Morskiej, pan dyrektor Wróblewski i prezes Polskich Promów, pan Pluto-Prądzyński. Są także przedstawiciele Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, pan prezes Piotr Redmerski z wiceprezesem Arturem Krasińskim, którzy od tego tygodnia pełnią funkcję zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to poproszę panów o przedstawienie szczegółowych informacji o sytuacji przedsiębiorstw.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję panie ministrze. Bardzo proszę. Proszę tylko przedstawić się do mikrofonu, do protokołu.

Dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej p.p. Andrzej Wróblewski:

Dzień dobry, Andrzej Wróblewski, dyrektor naczelny Polskiej Żeglugi Morskiej. Panie przewodniczący, panie i panowie posłanki, panie ministrze. Mogę w 100% potwierdzić słowa pana ministra dotyczące analizy przyczyn, skutków, stanu obecnego i perspektyw naszego rynku promowego. Wypowiem się dzisiaj głównie w zakresie Unity Line, naszego armatora, który składa się z dwóch odnóg, z naszych czterech promów, o których mówił już pan minister, czyli Polonii, Skanii, Gryfa i Wolina. Przypomnę tylko, że jedną z tych praprzyczyn dzisiejszych wyników są też sprawy techniczne i wiek tych jednostek. Pamiętamy, że pomiędzy rokiem 1995, kiedy zbudowano Polonię i wcześniejszymi latami, kiedy zbudowano Wolin w 1986 roku, niewiele zadziało się w Unity Line od strony inwestycyjnej. Tak jak pan minister powiedział, powoduje to, że przy tych samych, podobnych lub nawet lepszych, nieraz niższych kosztach, nie możemy konkurować na wprost z jednostkami nowoczesnymi, spełniającymi oczekiwania i wymogi zarówno techniczne, jak i współczesnego rynku promowego. Przypomnę też,

że startowaliśmy i startujemy w programie odnowy naszej floty z określonym zapleczem finansowym. Jednostki te spotykają się z nowymi przepisami.

Pamiętajmy też, że przez dwa lata, w czasie analiz bankowych, mieliśmy COVID-19. W związku z tym cała działalność, nazwijmy to paxowa czy pasażerska, była niezwykle utrudniona lub wręcz niemożliwa. Od 2020 roku weszły całkowicie nowe przepisy w zakresie bezpieczeństwa. Mówię tu o bezpiecznym powrocie do portu, czyli tak zwanym SRTP. Mamy nowe przepisy dotyczące stateczności, czyli SOLAS, w związku z tym zupełnie inne projektowanie jednostki. Weszliśmy właściwie w nową erę i ta jednostka, o której za chwilę będzie opowiadał pan prezes Pluto-Prądzyński, jest jednostką, która będzie wykorzystywała LNG jako paliwo główne. Przygotowujemy się do tego w kilku miejscach, zarówno wewnątrz firmy, w Stoczni, jak i na uczelni. Pozyskaliśmy firmę, która razem z Politechniką Morską przygotowuje nam rzeczywisty symulator, tak żebyśmy mogli wykształcić nasze własne kadry, żeby rozwijać i zachęcać do pływania z nami ludzi młodych w naszej branży promowej. Myślę, że panowie związkowcy zgodzą się ze mną, że musimy czymś przyciągać młodych ludzi do tych nowoczesnych jednostek czy to promowych, czy naszej żeglugi masowej. To wszystko powoduje, że ta cena, struktura finansowania, nie byłaby możliwa, gdyby nie istotny udział Skarbu Państwa, zasoby i możliwości Polskiej Żeglugi Morskiej i bardzo dobra, jak na te bardzo trudne czasy, współpraca z konsorcjum banków pod przewodnictwem Pekao SA.

Chcę jeszcze powiedzieć, że jeżeli ten pierwszy prom rzeczywiście wejdzie w przyszłym roku, to myślę, że ten pierwszy rok, kiedy prom będzie się układał na linii w 2025 roku, to już na jesieni zobaczymy istotne zapytania z rynku, głównie lorowego, o możliwość wykorzystania w relacjach pomiędzy Świnoujściem, a Skanią Południową. Nie chcę w tym momencie przesądzać bez szerszej konsultacji, zarówno z panem prezesem Pluto-Prądzyńskim, jak i z prezesem Redmerskim, jak można zoptymalizować niektóre połączenia i niektóre elementy naszej współpracy, którą można optymalizować bez naruszania jakichkolwiek zasad konkurencyjności. Myślę, że przede wszystkim w zakresie wspólnego podejścia do spraw technicznych też jest wiele rzeczy do zaoszczędzenia. Tutaj też upatruję pewnej przewagi konkurencyjnej wobec tych wielkich firm, o których mówił pan minister. Jeżeli mogę, to tyle na początek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę kolejnego przedstawiciela.

Prezes zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Piotr Redmerski:

Dzień dobry. Moje nazwisko Piotr Redmerski. Panie przewodniczący, szanowni państwo, dopiero obejmuję tę funkcję z trzyletnią przerwą. Jeśli chodzi o samą sytuację finansową Polskiej Żeglugi Bałtyckiej to oscyluje ona koło zera. Myślę, że po zaniedbaniach odnowy tego tonażu jest to dobry prognostyk, bo konkurencja wprowadzając swoje promy przy spadającym jeszcze rynku, cieszy się, że nie ma tej straty.

Oczywiście na dzień dzisiejszy najważniejszym elementem do zrealizowania w Polskiej Żegludze Bałtyckiej jest odbiór tego promu, który jest w tej chwili budowany we Włoszech. W tej chwili jest on zaawansowany w 99%. Myślę, że zdążymy go wprowadzić przed sezonem. Potrzebne są jeszcze działania banków, ale decyzje są już podjęte, tak że myślę, że nie będzie problemu, żeby wprowadzić tę jednostkę przed sezonem, co jest bardzo ważne, żeby ona zarobiła już w okresie letnim. To jest bardzo ważne. Sama jednostka niestety ma tylko 3 km linii ładunkowej, ale ma za to dość dużą część pasażerską i myślę, że może być porównywalna pod względem dochodu z tymi jednostkami, które zostały wprowadzone w tej chwili przez TT-Line.

Drugim elementem, tak jak mówił mój kolega przedmówca, jest konieczność wspólnych działań, które doprowadzą do tego, żebyśmy z tych 10 obecnie użytkowanych promów na linii ze Świnoujścia wprowadzili takie, które będą konkurencyjne. Mamy jeszcze pod kontrolą ten rynek w około 60%. Oczywiście konkurencja będzie się do tego dobijała, bo jest to łakomy kąsek. Ważne jest wspólne działanie w programie „Batory", ale musimy doprowadzić te dwie firmy i mam nadzieję, że ten dołek finansowy został zakończony w 2023 roku. Musimy wykazać jakieś zyski i to będzie ten prognostyk. Bez tych promów, które będą budowane w Stoczni Remontowej, będzie ciężko.

Przez te ostatnich osiem lat, nie mogliśmy wymienić właściwie żadnych promów. Te, które będziemy mieli, to jest jakiś dobry prognostyk i według mnie jest to ostatni dzwonek, żebyśmy usiedli wspólnie i już zaczęli dopasowywać flotę do tego rynku.

Oczywiście można ją też zintensyfikować, bo to nie znaczy, że tylko nowe jednostki poprawią efektywność tego działania. Przypomnę, że prom, który wchodziłby na tę linię, byłby piątym promem pasażerskim. Jest to absurdem, bo Stena wozi taką samą ilość pasażerów dwoma promami pasażerskimi. Tak że mamy z kolegami z PŻM ogromne pole do poprawienia tej efektywności bez jakichś nakładów inwestycyjnych. Od razu możemy zintensyfikować te działania i poprawić wynik. Myślę, że w tym roku uda się jakoś ustabilizować tę sytuację, jeżeli będzie jeszcze nadzieja na nowe promy. Jeżeli dołek, który jest z rynku, te 10% spadku przewozów i oczywiście dla armatorów po wejściu tych promów, to też już te swoje promy skonsumowały z rynku i myślę, że to będzie ten dołek, od którego się odbijemy. Myślę, że już będziemy to organizować z panem ministrem, bo to jest ostatni dzwonek, żeby obronić pozycję tej floty na rynku. Jeżeli się nie uda, to rzeczywiście jest to niepowetowana strata.

Mamy jeszcze udziały w rynku, które pozwalają nam na odnowę tego tonażu. Mamy już pierwsze prototypy. W bólach czy nie, ale daje to jakąś optymistyczną informację na przyszłość. Rzeczywiście, jeżeli promy będą około 4 km i zasilane gazem, to jest to coś, czego armatorzy potrzebują. Trzeba trzymać za to kciuki, żeby te projekty zostały zrealizowane. Mam nadzieję, że uda nam się ustabilizować tę pozycję i przegrupować flotę, bo to jest teraz podstawowe zadanie dla tych dwóch firm Unity Line i Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Powinno to wystarczyć, żeby nie przejmować się upadkiem tych firm. Trzeba myśleć o rozwoju, bo to jest najważniejsze i stworzyć tę strategię na co najmniej pięć lat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Prezes zarządu spółki Polskie Promy Sp. z o.o. Paweł Pluto-Prądzyński:

Dzień dobry. Szanowni państwo, Paweł Pluto-Prądzyński, jestem prezesem zarządu spółki Polskie Promy. Witam szanownych państwa. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, dużo zostało już powiedziane przed chwilą, ja tylko uzupełnię w kwestiach technicznych.

W 2020 roku powstała spółka Polskie Promy, która ma sprostać wyzwaniu budowy nowych promów dla polskich armatorów. W 2021 roku rozpoczął się projekt o nazwie „Budowa i eksploatacja jednostek promowych przeznaczonych do żeglugi w rejonie Morza Bałtyckiego”. Projekt ten zakłada budowę trzech jednostek. Dwie pierwsze mają być przeznaczone dla armatora Unity Line należącego do grupy kapitałowej Polska Żegluga Morska. Trzecia jednostka ma być przeznaczona dla grupy Polska Żegluga Bałtycka i armatora Polferries. Pan minister bardzo dobrze powiedział – tendencja jest teraz taka, że te budowane jednostki muszą być nowoczesne, linia ładunkowa musi być znacznie dłuższa, praktycznie dwa razy dłuższa niż obecnie sprzedawane jednostki. Ma to na celu oczywiście obniżkę kosztów jednostkowych eksploatacji względem zwiększenia przychodów. Te jednostki, które są już tak naprawdę budowane w stoczni Gdańska Stocznia Remontowa, spełniają te wymogi. Linia ładunkowa każdego z nich – to są trzy bliźniacze jednostki – przekracza 4000 m, to jest 4094 m. Liczba pasażerów, która jest planowana do przewożenia, to jest 400 osób plus 50 osób załogi. Jednostki te są również bardzo nowoczesne. Mają być zasilane paliwem LNG, z silnikami typu dual fuel, gdzie paliwo typu diesel jest tak naprawdę tylko do inicjacji zapłonu. Te jednostki również będą nowoczesne pod tym względem, że zastąpiono szkodliwy dla środowiska czynnik chłodniczy, jakim jest freon, czynnikiem neutralnym, czyli CO_2. Jest to bardzo nowatorskie rozwiązanie i zdecydowanie wyprzedza jednostki obecnie pływające po Morzu Bałtyckim.

Jak wszyscy państwo pewnie wiecie, linia pomiędzy Polską, a Szwecją jest bardzo wymagająca pod względem środowiskowym i te zmiany są cały czas bardzo intensywnie wprowadzane. Jednostki, które są budowane, mają temu sprostać. Nie mają być dostosowane tylko do obecnych przepisów, ale również wychodzą mniej więcej 15 lat do przodu.

Obecnie, tak jak już powiedział pan minister, pierwsza jednostka jest ukończona w około 80%. Jest na ostatnim, dziewiątym etapie, czyli wyposażanie jednostki. 31 października mogli państwo też zaobserwować w mediach, było o tym dosyć głośno, odbyło się wodowanie kadłuba pierwszej jednostki. Druga jednostka, również przeznaczona dla Unity Line, jest w tej chwili zaawansowana w około 60%. Są kończone sekcje i bloki będą niedługo scalane. Myślę, że na drugi kwartał tego roku zaplanowane jest scalanie bloków. Trzecia jednostka jest zaawansowana w około 30%. W tej chwili odbywa się cięcie stali.

Finansowanie tych jednostek rozpoczęło się dokapitalizowaniem spółki Polskie Promy przez Skarb Państwa w 2021 roku, jak również dofinansowaniem z Funduszu Reprywatyzacji kwotą 350 mln zł. Są to dane oficjalne, więc mogę je podawać. Kolejnym elementem finansowania jest oczywiście udział armatorów. Jest to udział armatorów Unity Line i Polferries. Ostatnim etapem jest finansowanie rynkowe. Jest ono zakładane w wysokości około 60% całości kredytu. W tej chwili tak naprawdę już została podpisana umowa kredytowa na pierwszą jednostkę. Spółka tak naprawdę do jutra i do połowy kwietnia jest na etapie finalizowania zapisów zawieszających wypłatę środków z tej umowy. Jak tylko zakończy się ta finalizacja i środki zostaną wpłacone do stoczni, to rozpocznie się etap kończenia finansowania drugiej jednostki. W mediach też oczywiście było o tym głośno, więc mogę tylko potwierdzić, że finansowanie faktycznie trochę się opóźniło ze względu na to, że ta transakcja po prostu jest trudna. Jest trudna dla polskich banków i w ogóle dla banków. Jest to duża inwestycja na takich warunkach, której nie było przez długi czas w Polsce. Trafiliśmy dodatkowo na dosyć trudny rynek, ponieważ w zakładanych biznes planach, nikt z nas nie zakładał wojny i takiej inflacji, jaka nas zastała, przez co te warunki rynkowe się dosyć mocno zmieniły. Zresztą one cały czas się zmieniają, stąd też ten projekt wymaga weryfikacji i zmian. Taka zmiana w tej chwili trwa, ale się skończy i na pewno będziemy myśleć z ministerstwem, z państwem z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej i Polskiej Żeglugi Morskiej nad kolejnymi etapami budowy drugiej i trzeciej jednostki. Z mojej strony to tyle, jakby coś trzeba było jeszcze dopowiedzieć, to jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Panie ministrze, rozumiem, że z państwa strony ta informacja jest już przedstawiona i możemy przejść do dyskusji? W takim razie otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Jeżeli nie, to pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, oczywiście tutaj nie mam wiele do powiedzenia, bo dyskusja była o dziwo bardzo wyważona, wręcz merytoryczna, bez siania defetyzmu, jak to było dotychczas. To dobrze, bo konkurencja nie śpi. Wobec powyższego mam jedno pytanie. Oczywiście spodziewam się odpowiedzi, ale chciałbym, żeby to wybrzmiało i chcę to dosadnie wyartykułować. Czy Polska Żegluga Bałtycka Polferries z siedzibą w Kołobrzegu będzie w przyszłości łączona, włączona lub sprywatyzowana do Unity Line? Krótkie, bardzo istotne pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, oczekiwał pan, że będzie się lała krew? Nie, to jest spokojna, merytoryczna rozmowa i myślę, że pana uwagi są niepotrzebne. Jeżeli pan minister chciałby odpowiedzieć na pytanie, to bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Nie zaprzeczam nawet takim pytaniom z postawioną tezą. Zależy nam na tym, aby Polska Żegluga Bałtycka pod marką Polferries stanowiła silną markę na Bałtyku, była filarem funkcjonowania żeglugi promowej Polski i żeglugi promowej. To jest nasz największy cel. Chcemy tę firmę rozwijać. Zależy nam na tym, aby poprawiać jej pozycję konkurencyjną, a kwestie dotyczące tego, jak będziemy podchodzić do polskiej żeglugi promowej, to jest kwestia tego, jak te przestrzenie pomiędzy Unity Line a Polferries ułożyć po to, aby być jak najbardziej efektywnymi, aby te dwa podmioty mogły się rozwijać. Żeby nie było takich sytuacji, że prom jednego operatora należącego do Skarbu Państwa wypływa

godzinę po tym pierwszym. Zależy nam na tym, tak jak panowie prezesi powiedzieli, aby zyskać jak najwięcej efektywności na procesach, które są w tym zakresie, na odnowie tonażu i przygotowania nowych jednostek. Taki mamy cel. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Arciszewska, bardzo proszę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Ja chciałam bardzo podziękować paniom i panom za ciężką pracę włożoną w odnowienie floty, w wyprowadzenie na prostą przedsiębiorstw, które potrzebowały dobrego zarządzania, dobrych spięć finansowych na przyszłość i wyjściu naprzeciw tym wszystkim nowinkom Fit for 55 i innym bzdurom, które powodują, że koszty budowania nowych jednostek, wymiany czy dostosowania do współczesnych warunków ochrony środowiska, zmianom na CO_2, mogą być zrealizowane. Tylko państwo, jako fachowcy, wiecie, ile to kosztuje. Łatwo się mówi – wybudować, wyremontować, zmienić, dostosować, ale państwo to robiliście i robicie. Dziękując trzymam kciuki, żebyście dalej mogli realizować te przedsięwzięcie, łącznie z wydłużaniem tej ścieżki ładunkowej w przyszłości i żeby projekt „Batory", rzeczywiście dobrze zapoczątkowany, zmieścił się w terminach, które sobie wyznaczyliście.

Pamiętam, że COVID-19, to był bardzo ciężki czas. Trzeba to wziąć pod uwagę, jak również państwa ekwilibrystykę w zarządzaniu, jaką wykonaliście. To jest majstersztyk, tak że wszystkiego dobrego. My jako parlamentarzyści będziemy również pilnować i pytać, czy macie państwo wsparcie i czy te projekty dalej są realizowane. Wszystkiego dobrego i wielkie podziękowania za państwa ciężką pracę.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Wszyscy przyłączamy się do tych podziękowań i tej sympatycznej atmosfery. Pan przewodniczący Jacek Karnowski prosił o głos.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Dzień dobry. Szanowni państwo, ja z kolei bardzo się cieszę, ponieważ pochodzę z miasta, w którym nie ma już żadnego paleniska węglowego, że nie będę pływał promem, w którym będę się dusił, jak będę stał z tyłu na rufie, a on będzie zapuszczał silnik. Mam do państwa pytanie, kiedy będzie ten prom? Rozumiem, że jest nadzieja, że ten prom, który budowany jest we Włoszech, przypłynie do nas jeszcze przed sezonem. Kiedy przewidujecie państwo, że prom ze Stoczni Remontowej będzie oddany do użytku? Ten pierwszy i drugi.

Z drugiej strony cieszę się, że udało się, a przynajmniej jest to na bardzo dobrej drodze, spiąć to finansowanie. Tak a propos, dobrze się stało, że pomimo tej styropianowej stępki, jednak udaje się wybudować ten prom, bo wszyscy pamiętamy tę styropianową stępkę. Miałem okazję zwiedzać, chyba jakieś trzy tygodnie temu, Stocznię Remontową w Gdańsku. Rzeczywiście widać, że w tym pierwszym budowanym promie są wciągane kable, są silniki i wstępne wyposażenia. To rzeczywiście robi olbrzymie wrażenie. Polecam państwu zobaczenie tej jednostki, jeżeli ktoś nie był, bo ona robi bardzo duże wrażenie. Tak że pytanie, kiedy?

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa mógłby odpowiedzieć? Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pan przewodniczący zwrócił uwagę na dwa projekty. Pierwszy dotyczy odbioru promu ze stoczni we Włoszech, o którym mówił pan prezes Redmerski. Odebranie tego promu planowane jest na przełomie czerwca-lipca. Tam będą jeszcze trwały prace związane z przystosowaniem odpowiednich działań w związku z realizacją programu międzynarodowego pomiędzy Szwecją a Polską, który dotyczy realizacji wspólnego projektu, o którym też rozmawialiśmy na Komisji. To też są kwestie, które muszą zostać, mówiąc wprost, wyjaśnione i trochę poprawione. Natomiast jeśli chodzi o wejście tego promu, to będzie to niezależne od tej sprawy.

Druga jednostka budowana jest od początku w Stoczni w Gdańsku dla Unity Line. Planujemy odbiór na maj 2025 roku. Prom jest skończony w 80%, ale działania, które są związane z wyposażeniem i przystosowaniem, zajmą jednak jeszcze trochę czasu, więc te kolejne 20% realizacji całego przedsięwzięcia będzie wymagało więcej niż 14 miesięcy. Planujemy odbiór jednostki w maju przyszłego roku.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos, na temat pkt 1? Jeszcze poseł Łącki, bardzo proszę.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Jestem prosty człowiek znad morza prowadzący niewielki biznes i zawsze mam z tym jakieś problemy, dlatego mam takie pytanie. Panie ministrze, po co było tworzyć spółkę do budowy promów, skoro Polferries i Stena Line mogą sobie same zamówić te promy? To jest pierwsze pytanie.

Drugie pytanie. Jak już te promy będą wybudowane, to ta spółka dalej będzie istniała? Dalej będzie budowała promy? Jak to będzie? Wie pan, ja jak chcę coś kupić, to idę do sklepu albo zamawiam i kupuję. Nie tworzę nowego podmiotu, żeby to kupiło. Znam też przedsiębiorców, naprawdę wielkich, dużych, czy nawet takich, których obroty roczne są większe od dwóch spółek razem wziętych, są prywatnymi podmiotami i też nie tworzą innych spółek, żeby coś kupić, tylko to po prostu kupują lub zamawiają. Dla mnie jest to trochę dziwne tworzenie nowych miejsc, etatów pracy, po to, żeby wybudować jeden, dwa czy trzy promy. Czy ta spółka, która teraz buduje te promy, też wybudowała tę stępkę?

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister może odpowiedzieć na pytanie skromnego posła Łąckiego? Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie pośle, odpowiadając na pytanie, tak jak dla innych projektów inwestycyjnych często podejmuje się decyzje o założeniu osobnych spółek, które służą realizacji konkretnych przedsięwzięć. W tym wypadku cena jednego promu dla Unity Line, czyli tego, który jest właśnie realizowany, to jest kwota około 260 mln euro. Skarb Państwa zagwarantował część finansowania w wysokości 1 mld zł, pozostała część przedsięwzięcia musi pochodzić z wkładów armatorskich tych spółek i kredytu bankowego. Dlatego w ramach spółki Polskie Promy, która obecnie funkcjonuje, zostały stworzone trzy oddzielne tak zwane SPV, czyli spółki, które są odpowiedzialne za realizację konkretnych przedsięwzięć inwestycyjnych, a każdym takim przedsięwzięciem inwestycyjnym jest budowa jednego statku, jednego promu. Chcę też zwrócić uwagę na to, że w ramach funkcjonowania żeglugi wielkiej również wszystkie jednostki, które na przykład należą do Polskiej Żeglugi Morskiej, są zarejestrowane jako osobne spółki.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące zasobów ludzkich, które są wykorzystywane czy osób, które pracują na rzecz tych podmiotów, to opiera się to na zasobach Polskiej Żeglugi Morskiej.

Jeśli chodzi o kwestie związane z realizacją stępki, o którą zapytał pan poseł, to nie robili tego bezpośrednio ci, którzy są zaangażowani w realizację projektu w ramach spółki Polskie Promy. Mogę tylko dodać, że stępka, na którą wydano ponad 700 tys. zł, mówię o samym kawałku blachy, została sprzedana przez jedną firmę państwową drugiej firmie państwowej, za ponad pół miliona złotych taniej. Kilka miesięcy temu rozpoczęto realizację tak zwanego pontonu technicznego. Jesteśmy na etapie sprawdzania, ile dodatkowo tysięcy trzeba będzie dołożyć, aby cokolwiek użytecznego z tego zrobić i akurat w tej chwili podlega to działaniom audytowym.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Przepraszam, ale pan dyrektor Wróblewski mógłby jeszcze uzupełnić te kwestie dotyczące modelu finansowego i jak to wygląda od strony organizacyjnej.

Dyrektor naczelny PŻM p.p. Andrzej Wróblewski:

Dziękuję panie ministrze. Panie przewodniczący, w pierwszej wypowiedzi wspomniałem, że to zaplecze finansowe armatorów, którzy są, jacy są, poskutkowało tym, że od wielu lat nie było środków na nowe jednostki, od 1995 roku. Te jednostki, które wprowadzał PŻB przez te kilka lat z sukcesem, to są jednostki używane. Nie stare, ale kilka lat używane. Podobnie nasi koledzy z EuroAfrica kupili ostatnio Epsilon, bo mają pewną zdolność kredytową. Natomiast ta jednostka, która ma spełniać wszystko to, co jak pan prezes powiedział, ma funkcjonować na rynku przez 15 lat i być topowym wyznacznikiem trendów, jeżeli chodzi o wszystkie elementy związane z tą jednostką, to musi swoje kosztować. Plus nowe przepisy na Bałtyku, który jest chyba jednym z najbardziej restrykcyjnych akwenów, na którym prowadzimy działalność i żeglugę w tym momencie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę mówić do mikrofonu i przedstawić się.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dzień dobry państwu. Jacek Dubiński, starszy mechanik, Polska Żegluga Morska, przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Witam wszystkie panie posłanki i panów posłów oraz zaproszonych gości. Na początek tylko jedna uwaga do tego pytania, które miał pan poseł. Rzeczywiście, w żegludze wszystkie statki to jest jedna spółka z zupełnie pragmatycznego warunku. Jeśli statek w cudzysłowie „da plamę”, tak jak swego czasu Torrey Canyon, to przepada tylko statek, a nie cała firma. Z tego wynikają też inne konsekwencje finansowe.

Teraz odnosząc się do tego materiału. Mam pytanie ogólne do pana ministra. Jest tu przedstawione, kto jest naszą konkurencją. Mianowicie do Świnoujścia zawinął Finnlines, robił pierwsze wejście jako Finnlines, nazwa brzmi tak ładnie fińsko, a jest to część włoskiej grupy Grimaldi. Może ona w znakomity sposób operując na Bałtyku, jeśli ma w tej chwili trudności z wejściem do Świnoujścia, tak w tej chwili mówią, chcą nawet zaskarżyć nasze państwo, że blokuje im wejście do tego Świnoujścia, natomiast sytuacja jest taka, że oni mogą stosować różne ceny, ponieważ główną żeglugę promową mają umiejscowioną na Morzu Śródziemnym. Czyli mogą sobie odbijać koszty funkcjonowania na Bałtyku kosztami, które są z żeglugi na Morzu Śródziemnym. Chcę się po prostu dowiedzieć, jak ministerstwo i rząd polski podejdzie do tego problemu, bo jest to problem na skalę europejską, a zwłaszcza na skalę naszego biznesu, który powoli jest odradzany.

Jeśli chodzi o żeglugę, pytanie do pana dyrektora finansowego. Wiemy, z racji tego, że siedzimy w Polskiej Żegludze Morskiej, bierzemy także udział w posiedzeniach rad pracowniczych, które omawiają różne sprawy, że nasze kochane polskie banki zażądały dosyć kosmicznych gwarancji dotyczących kredytów, co jest niespotykane na rynku światowym. Taka jest prawda i chciałbym się dowiedzieć, czy mamy jakiś wpływ na to, żeby przynajmniej te gwarancje i te kredyty były dostosowane do tego, co ma na przykład Polska Żegluga Morska, co będzie następnym tematem. Budują statki w stoczniach chińskich i mają kredyt na trochę innych, lepszych, gwarancjach finansowych niż w Polsce.

Jeszcze jedna uwaga. My budujemy, mówię „my”, bo to Polska buduje, wszyscy w tej chwili budujemy te promy w Stoczni Remontowej. To jest 4000 m plus 300 m. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na jeszcze jedno, bo nie widzieliśmy tych projektów, patrząc od strony społecznej, również od strony technicznej. Wizytowałem dwa promy. Jeden prom, który wprowadziła Stena Line i najnowsze promy, które sprowadziło TT-Line. Mam pytanie, bo te promy TT-Line są bardzo łatwe do załadowania, co jest istotną rzeczą przy promie, czyli nie trzeba obracać ciężarówkami na statku, bo one mają wjazd z przodu i z tyłu. Czyli obojętnie, czy podejdą dziobem czy rufą, mówiąc dla

lądowców – przodem czy tyłem do kei. To znakomicie skraca czas załadunku, co jest istotne. Również skraca pracę załogi, co też jest istotne. Te duże promy są też wygodne do obsługi, dla załogi. Tak to wygląda. Chcę się tylko dowiedzieć, jak w tym przypadku wyglądają nasze projekty w tym kontekście?

Natomiast to, co jeszcze było mówione, jeśli chodzi o zachęceniu załóg. Oczywiście musimy. Jak mamy statki z napędem gazowym, to jest Uniwersytet Morski w Szczecinie i Politechnika Morska, nie jest trudne przystosować się do tego. Tym niemniej potrzeba świeżych kadr. Jest to też kwestia płac. Chcę powiedzieć tylko, że jeśli chodzi Grupę Polskiej Żeglugi Morskiej, a zwłaszcza Unity Line, to my w tej chwili mamy domknięte sprawy płacowe. Są to układy międzynarodowe, na których pływają statki. Te pieniądze są na takim etapie, że jeśli chodzi o żeglugę promową, to na razie nie ma z tym problemów, ale w przyszłości trzeba będzie te płace podnosić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Bardzo proszę o zwięzłe wypowiedzi i pytania, ponieważ mamy przed sobą jeszcze trzy punkty. Bardzo proszę, żebyśmy trzymali się tej dyscypliny. Panie ministrze, jeżeli chciałby pan odpowiedzieć, to bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Tak, odpowiem na tą pierwszą część. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące kwestii technicznych jednostki, to wspominali o tym już przedstawiciele spółki Polskie Promy. Chcę powiedzieć w kontekście konkurencji, że to, co powiedziałem na początku, że zmagamy się z wieloma wyzwaniami, w kontekście budowania pozycji konkurencyjnej polskich armatorów, jest kluczowe. Konkurencja też podejmuje działania, które sprawiają, że chcą z tego portu mieć jak największą część, jeśli możemy porównać przewozy na Bałtyku. Jeśli chodzi o konkurencję, o której powiedział pan kapitan Dubicki, to chcę powiedzieć, że to są jednostki, które nie chciałyby wpływać do naszego, należącego pośrednio do Skarbu Państwa, Terminala Promowego w Świnoujściu, tylko do prywatnego podmiotu, który działa na terenie portu, jakim jest spółka Euro Terminal. Oni kupili tam działkę i zrealizowali tam takie działania. Chcę powiedzieć jasno, żeby to wybrzmiało, bo wielokrotnie z ust mojego poprzednika padały hasła o tym, że naszym zadaniem jest niewpuszczanie konkurencji, ale chcę powiedzieć jasno: w 2021 roku pan minister Gróbarczyk podpisał decyzję, która była pozwoleniem na wzniesienie w tym miejscu – przy Euro Terminalu – rampy do obsługi promów Ro-Pax. Widnieje tam podpis pana ministra. To nie jest tak, że my otwieramy drzwi dla konkurencji, tylko takie decyzje jak ta sprawiła, że ta konkurencja będzie miała teraz gdzie przypływać. Chcę to jasno powiedzieć, żeby to wybrzmiało. Nasze działania będą podejmowane zgodnie z wszystkimi procedurami, z obowiązującym prawem i chcę powiedzieć jasno, że naszym zadaniem i największym wyzwaniem jest to, aby wzmacniać pozycję konkurencyjną polskich armatorów. Okoliczności nie są łatwe, jak państwo słyszycie, ale to są okoliczności, które my zastaliśmy. Zrobię wszystko, aby tę sytuację poprawić. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące szczegółów technicznych, tego jak mają wjeżdżać i wyjeżdżać ciężarówki, to pozwólcie państwo, że jeżeli jest taka potrzeba i oczekiwanie, to panowie odpowiedzą.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Myślę, że takie szczegóły to moglibyśmy otrzymać ewentualnie na piśmie, bo myślę, że dzisiaj chyba nie uzyskalibyśmy tych odpowiedzi. Kolejne pytanie, bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów kpt. ż.w. Jerzy Lipiński:

Moje nazwisko Lipiński Jerzy, wiceprzewodniczący Związku Kapitanów i Oficerów. Panie przewodniczący, panie ministrze, proszę państwa, wiadomo, że ludność Skandynawii, czyli wszystkie cztery kraje, to jest 26 mln osób, czyli masa ładunkowa, która jest do przewiezienia ze Skandynawii na nasz kontynent raczej się nie zwiększy. To jest raz. Poza tym, jeżeli dwóch armatorów pływa na tej samej linii, to istnieje taka instytucja, która kiedyś nazywała się Konferencja Żeglugowa, czyli wspólne taryfy, wspólny sailing i wspólna polityka. Czy takie coś jest możliwe między PŻB a Unity Line?

Bo nie spodziewam się, że jest to możliwe z TT-Line czy ze Stena Line? Moje pytanie jest do pana ministra. Dziękuję, to wszystko.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Może kolejne pytania, a później poproszę pana ministra o odpowiedź. Nie ma głosów w dyskusji, więc proszę, panie ministrze. Myślę, że jeżeli nie ma więcej pytań do pkt 1, to zakończylibyśmy dyskusję w pkt 1 i przeszli do pkt 2 naszego spotkania, czyli rozpatrzenia informacji na temat aktualnego stanu i perspektyw rozwoju polskich armatorów eksploatujących statki w żegludze wielkiej. Bardzo proszę panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Dziękuję panie przewodniczący. Pan dyrektor Wróblewski odpowie na ostatnie pytanie.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dobrze. W takim razie krótka odpowiedź na poprzedni punkt i przejdziemy do pkt 2. Bardzo proszę panie dyrektorze.

Dyrektor naczelny PŻM p.p. Andrzej Wróblewski:

Dzień dobry. Jeszcze raz Andrzej Wróblewski, dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej. Odpowiadając panu przewodniczącemu Jackowi Dubińskiemu i na ostatnie pytanie pana kapitana, to oczywiście, że w ramach wspólnoty europejskiej nie ma możliwości ustalania cen taryf. Jest to zabronione. Ten projekt, jak powstawał na jesieni 2019 roku, to trzeba było najpierw dostać zgodę UOKiK na działania, które właśnie teraz kontynuuje pan prezes Pluto-Prądzyński. Tylko w pewnym zakresie ta spółka celowa może być pewną platformą udostępniającą kolejne jednostki dla armatorów, którzy już indywidualnie, we własnym zakresie, na zasadach zupełnie konkurencyjnych, mogą ustalać te taryfy. Wiem do czego pan zmierza. Do pewnej konferencji. Natomiast to, co na początku powiedział zarówno pan minister, pan prezes Redmerski i ja, jest wiele innych elementów, które nie podlegają tym przepisom UOKiK i generalnie tego digit competition w Unii Europejskiej, które możemy zoptymalizować w ramach procesów obydwu podmiotów. Tą ścieżką chyba najszybciej osiągniemy więcej, niż ustalając wspólne taryfy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo panie dyrektorze.

Przechodzimy do pkt 2. Panie ministrze, bardzo proszę o informację.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, jeśli chodzi o kwestie związane z perspektywą rozwoju polskich armatorów eksploatujących statki w żegludze wielkiej, to jest to po części ze sobą powiązane, dlatego że w Grupie Kapitałowej Polskiej Żeglugi Morskiej jest również spółka Unity Line, która odpowiada za kwestie promowe, ale pozwólcie państwo, że tytułem wprowadzenia powiem o kilku szczegółowych informacjach.

Obecnie Polska Żegluga Morska w swojej Grupie Kapitałowej, bo jest to dosyć złożona struktura kapitałowa, posiada 57 jednostek, w tym 50 masowców oraz 7 promów pasażersko-samochodowych. Grupa Kapitałowa PŻM oprócz Polski obecna jest w siedmiu krajach, na trzech kontynentach. Tutaj realizowany jest szereg działań związanych ze zwiększeniem tonażu masowego Polskiej Żeglugi Morskiej. W tym kontekście mogę powiedzieć, że Polska Żegluga Morska zawarła kontrakty na budowę 12 jednostek masowych, które są przystosowane do żeglugi w obszarze wielkich jezior amerykańskich. Pierwszy z tych statków został już zwodowany, to jeziorowiec Polsteam Dąbie, który został zamówiony w chińskiej stoczni Dalian Shipbuilding Industry Company. Kolejne statki mają być gotowe do eksploatacji co kwartał w latach 2024-2026. Jeśli chodzi o kwestie dotyczące szczegółów, poproszę, aby te informacje przedstawił pan dyrektor Wróblewski.

Dyrektor naczelny PŻM p.p. Andrzej Wróblewski:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, ja może tylko uzupełnię. Ta jednostka nie została zwodowana, tylko odebrana i płynie z sukcesem dookoła Ameryki Południowej, tak że jesteśmy zadowoleni. Kolejna jednostka rzeczywiście przed

nami, jeszcze w kwietniu. Tak jak powiedział pan minister, łącznie będziemy odbierali łącznie 12 jednostek co kwartał, do 2026 roku łącznie. Dodam tylko, że tak jak panowie z PŻM wiedzą, te cztery jednostki, czyli numery 9 i 12, są już na methanol ready. Tak że będzie to kolejne wyzwanie dla firmy, jak poradzić sobie z tymi jednostkami od strony technicznej albo całkowicie się przestawić i używać metanolu.

Dwa słowa o wynikach finansowych. Rok 2021 był dobry lub bardzo dobry. Pamiętamy wyniki w 2022 roku, które były wręcz rekordowe. Potem efekt wojny i COVID, utrata rynku, przynajmniej w tym naszym masowcowym zakresie, na Morzu Czarnym. Ukraina, Rosja, Morze Bałtyckie, Murmańsk, nastąpił spadek w milionach ton, 3-4 mln ton plus recesja. W 2023 roku dało to dużo słabsze czartery na rynku, na którym operujemy. Niemniej teraz za te pierwsze dwa miesiące widzimy, że stawki, które są w tym roku w pierwszym kwartale, mam nadzieję, że w 2024 roku sięgną już prawie 70% rekordowego 2022 roku. Są już o 43% wyższe niż średnie stawki uzyskiwane przez Grupę PŻM w 2023 roku.

Dodam jeszcze, że w tym i ubiegłym roku, te wyniki były znacząco inne ze względu na skalę remontów. W 2023 roku wykonaliśmy rekordową liczbę remontów w skali Grupy i trzeba o tym pamiętać, że nigdy w historii PŻM nie wyremontowaliśmy tyle statków i nie wydaliśmy tyle na remonty. Pamiętajmy, że ceny nie maleją, tylko rosną. Wyremontowaliśmy chyba wszystkie jednostki z wyjątkiem jakichś remontów wypadkowych czy incydentalnych w polskich stoczniach. Mówię tu zarówno o Gryfii, Naucie czy GSR. To wszystko, jeżeli chodzi o naszą żeglugę wielką. W planach oczywiście 45 i kolejne zamówienia. Mam nadzieję, że jeżeli te frachty będą nam dopisywały w tendencji rosnącej w tym roku, to zapewne na przełomie drugiego i trzeciego kwartału będzie można się pokusić o zamówienie kolejnych jednostek na Dalekim Wschodzie. Generalnie sytuacja finansowa firmy jest bardzo dobra. Mamy pełną płynność finansową i zaufanie banków, które też jest potwierdzone tymi sprawami związanymi z dużo większymi inwestycjami w promy. Z olbrzymią przyjemnością mogę powiedzieć, że strategia przyjęta w 2020 roku przez ówczesną Radę Pracowniczą do 2025 roku jest realizowana i myślę, że 2024 rok jest dobry czas, żeby popracować nad strategią na rok 2030. Z uwzględnieniem tego, co mówiła pani poseł Arciszewska, czyli takich czy innych zachowań związanych z Fit for 55 i w ogóle, z liczeniem opłat związanych z emisją, które już niestety popełniamy od kilku tygodni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę o udział w dyskusji. Pani poseł Arciszewska, bardzo proszę.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, mam pytanie. Ostatnio, gdy mówiliśmy o przemyśle stoczniowym na poprzednich posiedzeniach, to zadawałam pytania o spółki i nie uzyskałam od pana informacji, ale byli przedstawiciele premiera Rady Ministrów i instytucji, które pod niego podlegają. Jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy, dzisiaj jest informacja o armatorach, którzy pływają w żegludze wielkiej i w ogóle, o amatorach polskich, ale o Polskich Liniach Oceanicznych, jak zwykle, pan zapomniał. Czy uważa pan, że one nie istnieją, czy też na sercu będzie leżeć panu to, żeby współpracować z Agencją Rozwoju Przemysłu i dbać o tego armatora? Tak jak inne spółki, my również musieliśmy odnowić tonaż. Trzeba było stworzyć odpowiednią konstrukcję finansową, która nam na to pozwoliła. Byłam wtedy prezesem. Kupiliśmy statki w pandemii, więc mistrzostwo świata, jeżeli chodzi o statki w ruchu i przerejestrowanie ich w ciągu 24 godzin czy nawet 12 godzin, na trzech kontynentach i możliwości włączenia w większe projekty, bo offshore jest w kręgu zainteresowań wielu armatorów. Jest to gotowy armator, który mógłby również partycypować w tej działalności. Już nie mówię o współpracy z Uniwersytetem Morskim i kadrą, która może dobrze współpracować ze wszystkimi armatorami. Zwłaszcza że ostatnio gościliśmy w jednym z ośrodków związanym ze szkoleniem i rozwojem offshore w Polsce. Czy jest pan zainteresowany współpracą z tym przedsiębiorstwem? Czy widzi pan jakieś możliwości współpracy? Zależy panu na jego rozwoju? Dostrzega je pan? Czy przyczyną jest to, że one bezpośrednio panu nie podlegają, bo to rzeczywi-

ście jest tylko informacja ministra infrastruktury? Byłby mi lany miód na serce, gdyby pan jednak powiedział coś pozytywnego, jeżeli chodzi o przyszłość 73-letniego armatora z długą historią i chyba zasługującego na rozwój, z racji na to, że swego czasu był jednym z największych armatorów i ambasadorów Rzeczypospolitej na świecie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Bardzo proszę panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Pani poseł, zapewniam, że te informacje, które zostały przedstawione, wynikają tylko i wyłącznie z kwestii związanej z nadzorem właścicielskim nad tymi podmiotami, jaki ma Ministerstwo Infrastruktury. Chcę powiedzieć, że podobna sytuacja jest też w przedsiębiorstwach przemysłu stoczniowego, dlatego że są dwa podmioty, które podlegają Ministerstwu Infrastruktury, są również podmioty, które podlegają pod Ministerstwo Aktywów Państwowych, czy też KPRM poprzez Agencję Rozwoju Przemysłu. Myślę, że warto w najbliższym czasie narysować taką strategię funkcjonowania przez pryzmat wszystkich podmiotów. Chcę pani powiedzieć, że spotka się to z moją uwagą i zainteresowaniem. Uważam, że rzeczywiście na sprawy związane z rozwojem podmiotów żeglugowych powinniśmy patrzeć kompleksowo. Mamy pod swoim nadzorem Polską Żeglugę Bałtycką, czyli Polferries i Unity Line. Dwa podmioty czy dwóch armatorów, którzy działają w jakiś sposób niezależnie, pomimo tego, że są pod nadzorem ministra infrastruktury, więc myślę, że na te kwestie związane z pozostałymi armatorami też moglibyśmy spojrzeć kompleksowo. Uważam, że to jest sprawa do dyskusji. Na tym etapie jesteśmy zaangażowani w procesy związane ze zmianą w nadzorze właścicielskim i tymi sprawami, o których mówiliśmy, ale mogę zadeklarować, że będziemy przyglądać się temu tematowi, aby osiągnąć dobry efekt, jeżeli będzie możliwy do osiągnięcia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo panie ministrze. Czy ktoś z państwa chce zabrać głos? Bardzo proszę, proszę się przedstawić.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Dzień dobry, Andrzej Kościk, przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność". Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, w imieniu mojego Związku Solidarności Marynarzy i Rybaków mam zaszczyt oficjalnie poinformować państwa, że nasz Związek zobowiązał nas do kontynuowania działań, które na przestrzeni kilku dekad były podejmowane, niestety bezskutecznie, w sprawie reaktywowania polskiej floty pod polską banderą. Jakkolwiek wydaje się to archaiczny pomysł, to jednak chcę przedłożyć Wysokiej Komisji wniosek, prosić i zwrócić się do strony rządowej i do pana ministra o podjęcie niezbędnych działań. Te działania, o których mówiliśmy wcześniej, a które dotyczyły kosztów armatorów, a schodząc na kolejny poziom szczegółowości, to są składki ubezpieczeniowe, które stanowiły do niedawna i nadal stanowią, pokaźny element kosztów armatorskich. Spodziewamy się, że pan minister podejmie takie działania, które doprowadzą do tego, że polscy armatorzy będą uprawiać żeglugę pod polską banderą, a państwo polskie będzie miało korzyści z transportu morskiego, bo na dzisiaj te korzyści, powiedzmy sobie szczerze, przy wysłuchaniu tych liczb, które robią wrażenie na laikach, na nas nie robią żadnego wrażenia. Chyba wszyscy dobrze wiemy, jak tu siedzimy, że sprowadzamy gaz za pośrednictwem armatorów zagranicznych i płacimy za niego bardzo dużo między innymi dlatego, że nie mamy własnych gazowców i wcześniej sprowadzaliśmy węgiel. Może już nie będzie takiego kryzysu z zagranicznymi statkami.

Wreszcie trzeba powiedzieć o tym, że polscy armatorzy uprawiają żeglugę pod obcymi banderami. W naszej nomenklaturze Międzynarodowej Federacji Transportowców, te bandery nazwane są tanimi banderami. Nie chciałbym oczywiście otwierać sporu na ten temat, jakie one są, czy tanie, czy wygodne, ale chciałbym skierować taki wniosek do panów i pań posłanek, żeby przygotować dezyderat do polskiego rządu w sprawie reaktywowania polskiej floty pod polską banderą.

Chcę państwu zacytować dokument, który opracowała nasza sekcja Marynarzy i Rybaków „Solidarności”. To jest skrócony raport o sytuacji w Polsce w branży marynarzy i rybaków dalekomorskich z 2000 roku. Ja ten raport przedstawiłem na ostatnim posiedzeniu Komisji w poprzedniej kadencji i pan przewodniczący Sawicki powiedział, że szkoda, że tak późno. Pewnie pamięć zawiodła. My ten postulat powtarzaliśmy zawsze i pan przewodniczący Sawicki powiedział, że dobrze byłoby, żeby pan przewodniczący swoją informację z tym postulatem, wnioskiem, przekazał już w następnej kadencji. Niniejszym go przekazuję. Jest to informacja składająca się z kilku zdań: w 1990 roku Polska eksploatowała 247 statków pod polską banderą. W 1999 roku – 178, w 1998 roku – 62 statki pełnomorskie pod polską banderą, w 2000 roku już 52, a dzisiaj wiemy, że żaden pełnomorski statek handlowy nie jest pod polską banderą. Może jeden albo dwa, ale chyba nie ma. W każdym razie, co do liczby polskich marynarzy zatrudnionych na statkach pod polską banderą, to jesteśmy pewni, że ta liczba nie przekracza 400 polskich marynarzy, czyli mówimy o niewielkiej liczbie jednostek.

Chciałbym powiedzieć, że to nie jest sprawa, tak jak wskazałem to na poprzedniej Komisji i pan minister to potwierdził, żeby nie łączyć sprawy ubezpieczeń społecznych z polską banderą, bo to są dwa odrębne tematy, aczkolwiek wszyscy jesteśmy świadomi, że jest to ze sobą związane. Przecież wiemy, dlaczego polscy armatorzy przeflagowali te statki pod tanie bandery. Panie ministrze, w przeciągu tych trzech dekad, od kiedy rozpoczęliśmy proces przeflagowania polskich statków, czy plamą na działalności naszych kolejnych rządów nie jest to, żeby unikać płacenia podatków i nie płacić składek na ubezpieczenie społeczne, bo to były dwa poważne koszty w działalności polskich armatorów? Tak nas wtedy informowano i dzisiaj pewnie jest podobnie. Czy to nie jest wstyd, że Polska Żegluga Bałtycka uprawia żeglugę na statkach pod banderą Bahama? Przecież to trzeba powiedzieć. Oczywiście wiem, jakie jest tego ekonomiczne uzasadnienie, ale jesteśmy w Unii Europejskiej. Promy Unity Line są pod banderą Cypru, gdzie są ulgowe warunki w zakresie ubezpieczeń społecznych i podatków. Armatorzy potrafią pewnie lepiej ode mnie wylistować te warunki, które byłyby konieczne, żeby przenieśli swoją żeglugę pod polską banderę. Kiedyś, wspólnie ze Związkiem Armatorów Polskich jako strona pracowników, wystosowaliśmy takie pismo do ówczesnego rządu polskiego. Wśród tych warunków, które były w podpisie prezesa Związku Armatorów Polskich, czyli największego armatora polskiego Polskiej Żeglugi Morskiej i strony pracowników, którzy stanowią stronę dialogu trójstronnego w sprawie żeglugi i rybołówstwa morskiego, że jeżeli warunki, które stworzy Polska, będą takie same i nie gorsze niż mają armatorzy pod obcymi banderami, w naszej nomenklaturze tanimi, polscy armatorzy są gotowi przenieść tę żeglugę pod polską banderę. W związku z tym stawiam pytanie i wniosek jednocześnie, czy polski rząd podejmie trud doprowadzenia do systemowych rozwiązań, które doprowadzą do tego, że będziemy mieli z tego pożytek? Nie tylko taki, który jest sumą holdingową w skonsolidowanym bilansie. Rozumiem, że polscy armatorzy płacą podatki, nie mam co do tego wątpliwości, ale moglibyśmy mieć znacznie większe korzyści z uprawiania żeglugi pod polską banderą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister jest w tym momencie w stanie odpowiedzieć na pytanie? Jeżeli tak, to bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Jestem. Chcę zapewnić wszystkich państwa, że sprawy związane z poprawą sytuacji marynarzy, co z kolei miałoby wpływ na to, że byłaby szansa na powrót polskiej bandery, są dla nas bardzo istotną kwestią. Wszyscy zdajemy sobie sprawę, jaka była przyczyna podejmowania decyzji przez armatorów o rejestracji statków w tak zwanych miejscach, które pozwalałyby sprawić, że koszty prowadzenia działalności będą niższe. Wszystko jest znowu kwestią pozycji konkurencyjnej. Im niższe będą koszty prowadzenia takiej działalności, tym armator będzie w stanie zaoferować niższe stawki i być bardziej konkurencyjny na rynku przewozów. Tutaj trzeba zwrócić szczególną uwagę nie tylko na wynik finansowy armatorów, ale też na sytuację i bezpieczeństwo socjalne marynarzy.

Chcę poinformować szanownych państwa przedstawicieli Komisji, że wraz ze stroną społeczną prowadzimy już rozmowy w celu wypracowania szczegółowych rozwiązań dla poprawy sytuacji marynarzy. Między innymi pan przewodniczący Kościk, który teraz zabierał głos. Dziękuję za te rozmowy, bo są one bardzo konstruktywne i mamy poczucie, że wszystkim nam zależy, żeby osiągnąć wspólny cel, który nie został osiągnięty przez ponad 20 lat. My jako Ministerstwo Infrastruktury prowadzimy bardzo szczegółowe i konstruktywne działania wspólnie z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Jesteśmy przekonani, że marynarze, którzy pływają pod obcymi banderami, też powinni mieć odpowiednie zabezpieczenie socjalne po to, aby osiągnąć odpowiedni poziom swojej emerytury. Podchodzę do tej sprawy trochę emocjonalnie, dlatego że mój ojciec całe życie pływał na morzu i kiedy jego sytuacja trochę się pogorszyła, to zszedł ze statku i dostał około 800 zł emerytury. Wtedy były jeszcze takie czasy. Zdaję sobie sprawę z tego, jak istotny jest to problem dla wszystkich, którzy teraz pracują czy pracowali na morzu, dlatego że zawsze był taki stereotyp, że marynarze zarabiali grube dolary. Ta sytuacja zupełnie się zmieniła i nie jest wcale tak bardzo komfortowa, jak była kiedyś, ale jednak cały czas jest około 17 tys. marynarzy, którzy pływają na statkach pod banderą inną niż bandery unijne. Według naszych szacunków zaledwie 20% z tych 17 tys. osób opłaca ubezpieczenie społeczne. To znaczy, że 80% z nich nie ma gwarantowanego ubezpieczenia na podstawowych zasadach jak inni pracownicy lądowi. Chcielibyśmy to zmienić.

Pracujemy z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej nad konkretnymi rozwiązaniami w bardzo konstruktywnym dialogu ze stroną społeczną. W ubiegłym tygodniu mieliśmy drugie spotkanie. Umówiliśmy się na przedstawienie szczegółowych rozwiązań, już w ramach projektów legislacyjnych, które będą poddane konsultacjom na etapie prac legislacyjnych, oceny skutków regulacji, konsultacji społecznych i tych wszystkich działań, które są niezbędne. To na pewno byłby krok, który pozwalałby zmienić tę sytuację. Czy jednocześnie zagwarantowałoby to decyzję o tym, że armatorzy zdecydują się na wywieszenie polskiej flagi na statkach? Będziemy nad tym pracować. Wiemy, że chodzi też o inne okoliczności, nie tylko związane ze składkami społecznymi, ale przedstawiciele armatorów wiedzą lepiej. Tak jak było powiedziane na ostatnim zespole w ubiegłym tygodniu, ważne jest, aby znaleźć dobry balans pomiędzy sytuacją armatorów i zachowaniem pozycji konkurencyjnej a poprawą sytuacji bezpieczeństwa socjalnego marynarzy, bo wielu z nich nie ma ubezpieczenia społecznego. Złe tego skutki są po prostu odraczane i przesuwane za kilka, kilkanaście lat, do czasu kiedy takie osoby mogą osiągnąć wiek emerytalny. Chcę jeszcze raz zapewnić wszystkich państwa, zarówno państwa parlamentarzystów, jak i stronę społeczną, że te prace nabierają tempa. Zgodnie z naszą deklaracją w ciągu najbliższych kilku tygodni przedstawimy szczegółowe rozwiązania, jak tę sytuację poprawić. Gwarantuję w tej sprawie kontynuację dobrego, konstruktywnego dialogu ze stroną społeczną.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję panie ministrze za tę deklarację i otwartość w relacjach ze stroną społeczną. Myślę, że takim pozytywnym akcentem możemy zakończyć dyskusję na temat pkt 2. Przechodzimy do pkt 3. Jeszcze głos z sali? Bardzo proszę się przedstawić.

Członek zarządu Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych kpt. ż.w. Cezary Łuczywek:

Dziękuję bardzo. Cezary Łuczywek, Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych. Panowie przewodniczący, państwo posłowie, szanowni państwo. Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych to instytucja, która zrzesza 20 członków, w tym armatorów statków i zarządzających statkami. Razem nasza flota liczy 250 statków. Większość z nich niestety podnosi obcą banderę. Zostałem zobowiązany przez zarząd Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych do złożenia krótkiej informacji, w nawiązaniu do posiedzenia Komisji z 16 stycznia, na którym były podnoszone te wszystkie zagadnienia dotyczące konkurencyjności, marynarzy i ubezpieczeń.

Biorąc sobie do serca wszystkie uwagi, które tam padały, dotyczące bandery i korzyści, jakie by z tego wynikały, także w trosce o marynarzy, Polski Związek

Przedsiębiorców Żeglugowych podjął decyzję o przygotowaniu projektu o zmianie niektórych ustaw w celu ułatwienia rejestracji statków pod polską banderą oraz objęcia zabezpieczeniem społecznym marynarzy mających miejsce zamieszkania w Polsce i zatrudnionych na statkach pod banderą państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub państwa należącego do Europejskiego Obszaru Gospodarczego. To trochę długi tytuł, który oczywiście może być zmieniony. Generalnie chodzi o dwa aspekty: o ułatwienie rejestracji statków, czyli o polską banderę i objęcie zabezpieczeniem społecznym marynarzy, którzy tam pracują.

Nie będę szczegółowo omawiał tego projektu, natomiast powiem tylko dwie rzeczy. W Europie większość z państw morskich ma specjalne uregulowania prawne, które pozwalają wykorzystać pewne mechanizmy prawne, tak zwaną pomoc publiczną dla transportu morskiego. Są to ułatwienia dla armatorów. Są to między innymi Belgia, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Holandia, Irlandia, Niemcy, Szwecja, Włochy, a także Norwegia. Wszystkie te państwa wykorzystały unijne możliwości, czyli prawo europejskie i mają swoją flotę. Polska nie wykorzystała tych możliwości. Może właśnie teraz jest pora, żeby spróbować. Właśnie o tym mówi ten projekt, jak wykorzystać rozwiązania europejskie do tego, żeby poprawić sytuację polskich armatorów, a przy okazji polskich marynarzy. Dzisiaj rano projekt tej ustawy trafił na biurko pana ministra Marchewki. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to chciałbym go złożyć również w Komisji. Mam nadzieję, że będzie on wykorzystany w dalszych pracach w tym zagadnieniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pani poseł Arciszewska.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Dołączę jeszcze jedną rzecz, a mianowicie rejestrację statku w Polsce. Inaczej rejestruje się statek, jeżeli się czeka, bo jest budowany. Można sobie pozwolić na to, żeby wyłączyć go z eksploatacji na trzy miesiące, bo taki jest warunek. Natomiast, jeżeli ktoś, tak jak my kupowaliśmy statek w ruchu, to nie możemy sobie pozwolić na trzymiesięczny off-hire i czekać, aż ktoś zarejestruje statek w Polsce, bo poszlibyśmy z torbami. W związku z tym, te zmiany przepisów są potrzebne, ponieważ to są archaiczne przepisy, w ogóle niedostosowane jeżeli chodzi o rejestrację i wyrejestrowanie statków w Polsce. Panie ministrze, na to też zwracam uwagę, bo propozycje co do tych rozwiązań chyba też do pana wpłynęły. Także polecam. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Ostatni głos, bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Henryk Piątkowski, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy. Mam jedną drobną uwagę, bo chciałbym, żeby to wybrzmiało w kontekście ubezpieczeń społecznych i różnych projektów, jakie pojawiają się wokół rozwiązania tego tematu. Oczywiście potwierdzam to, co powiedział pan minister Marchewka. Pracujemy bardzo mocno nad rozwiązaniem dla tych, którzy nie są objęci ubezpieczeniami. Przy okazji chcę szczególnie podkreślić kwestię, że polscy marynarze zatrudnieni na statkach pod banderą państw Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego podlegają przepisom ubezpieczeń społecznych państwa bandery. Ten problem jest już rozwiązany i w zasadzie nie ma czego już rozwiązywać. To tylko tyle, gwoli uściślenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję w tym punkcie. Przechodzimy do pkt 3. Proszę pana ministra o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w MI Arkadiusz Marchewka:

Panie przewodniczący, pkt 3 dotyczy informacji na temat projektów Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w ramach programu Fundusze Europejskie

na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027, czyli tak zwany program „FEnIKS”. W trakcie realizacji mamy trzy projekty, które dotyczą tych działań. Są ze mną przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej pan Paweł Krężel i pan dyrektor Sebastian Kluska, który stoi na czele Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa. Panie przewodniczący, pozwoli pan, że przekażę głos panom dyrektorom, żeby mogli przedstawić szczegóły w kontekście tych projektów, które są obecnie realizowane.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor naczelny Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści. Tak jak zostało to ogłoszone, przystąpiliśmy do realizacji programu „FEnIKS”, który podzielony jest na kilka etapów. Ten, który przewiduje realizację w roku 2024, to przede wszystkim budowa dwóch łodzi kabinowych, które będą stacjonowały na Zalewie Szczecińskim i na Zalewie Wiślanym. Ten przetarg jest już publicznie ogłoszony i widnieje na naszych stronach. W drugim kontekście była przebudowa i modernizacja statku Kapitan Poinc. Było tam zakupienie łodzi FRB i montaż ramion do zbierania zanieczyszczeń w formie automatycznej, naprawa automatyki sterowania statkiem oraz budowa i zakup nowego dźwigu.

Proszę państwa, oprócz tego, w ramach dodatkowego programu z Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska z WIOŚ Gdańsk i Szczecin, pozyskaliśmy kwotę 1,5 mln zł na zakupienie dodatkowych brzegowych stacji ratowniczych i ośmiu pojazdów ratowniczych do poruszania się w trudnym terenie. Jeśli dobrze pamiętam, to został też ogłoszony przetarg na dostarczenie dziewięciu dronów z kamerami termowizyjnymi do poszukiwania osób zaginionych. To jest to, co w pierwszej połowie roku jest już realizowane, do czego byliśmy przygotowani i to, co się zaczęło. Do końca roku mamy w planie przygotowanie dokumentacji do budowy nowego wielozadaniowego statku, który będzie następcą Kapitana Poinc. Na ten rok to tyle w telegraficznym skrócie.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Pan dyrektor, bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej MI Paweł Krężel:

Jeśli chodzi o Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, to w tej chwili jest realizowany cały program inwestycji z programu „FEnIKS”. Jeśli chodzi o dwa główne punkty programu, to jest to budowa nowego statku wielozadaniowego. Obecnie nasz statek wielozadaniowy Służby SAR – Kapitan Poinc jest już dość leciwy, więc chcemy ten statek wymienić. Nowy statek wielozadaniowy będzie podobny do tych statków, które zostały zbudowane w 2020 roku w Stoczni Remontowej dla Urzędów Morskich, czyli Zodiak i Planeta.

W drugim głównym punkcie tego programu wymiany floty, który realizuje teraz Służba SAR, to jest budowa sześciu nowych statków, takich podstawowych wołów roboczych Służby SAR, czyli statków SAR 2000, które zastąpią obecnie eksploatowane przez Służby, statki SAR 1500. W zasadzie one są rozlokowane od Trzebieży po Gdańsk. To są takie dwa główne punkty programu.

Ponadto, kontynuując trochę dyskusję z poprzedniego posiedzenia Komisji, pracujemy nad aktualizacją programu rozwoju Służby SAR, który został przygotowany jeszcze w 2022 roku. Ze względu na brak zgody Ministerstwa Finansów nie był on procedowany, bo nie było pieniędzy na jego realizację. W tej chwili to aktualizujemy i będziemy chcieli w najbliższym czasie rozpocząć procedowanie tego programu. Myślę, że to tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję, czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę przedstawić się do mikrofonu.

Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Morskich Służb Poszukiwania i Ratownictwa Dariusz Słomiński:

Dzień dobry. Słomiński Dariusz, „Solidarność" Morskie Służby. Mam jedno pytanie, kiedy Plan Rozwoju SAR może wejść w życie? Mówił pan, że w najbliższym czasie, to znaczy, kiedy? Za pół roku, rok, jeszcze w tym roku?

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej MI Paweł Krężel:

Mówimy o czymś, co na razie jest projektem. Musimy o tym pamiętać. Chcielibyśmy, żeby weszło to w życie 1 stycznia 2025 r.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa? Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów kpt. ż.w. Jerzy Lipiński:

Proszę państwa, panie dyrektorze, przeanalizowałem Program Rozwoju SAR jeszcze przed programem przedstawionym przez ministra Gróbarczyka, do którego ośmieliłem się nawet napisać pismo, jak również obecny program przedstawiony 6 marca na posiedzeniu, które odbyło się na kolejnym posiedzeniu Krajowej Sekcji Gospodarki Morskiej. Jedno co mnie zastanawia to, że nie ma tu żadnej mowy na temat śmigłowców, a wiadomo, że jest to najbardziej skuteczny środek. Katastrofy Heweliusza, Estonii, jak również ostatni wypadek Skanii potwierdzają, że śmigłowce są bardzo istotnym środkiem ratowniczym. O ile chodzi o Wybrzeże Wschodnie, to na podstawie ustawy o bezpieczeństwie żeglugi, SAR może korzystać ze śmigłowców z bazy w Babich Dołach, natomiast na Pomorzu Zachodnim sytuacja jest trochę gorsza. Dronami nie wyciągniemy rozbitka z wody. Możemy go co najwyżej zlokalizować. Jeżeli chodzi o użycie śmigłowców do transportu chorych, to też nie bardzo, bo nie ma windy, żeby tego rozbitka wciągnąć. Nie ma ratowników przeszkolonych w tej materii. Bardzo proszę, żeby powiedział pan coś na ten temat.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Myślę, że na to pytanie odpowie pan dyrektor Sebastian Kluska. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej MI Paweł Krężel:

To może krótko, bo pytanie, jak rozumiem, było do mnie. Musimy pamiętać, że system ratownictwa morskiego w Polsce działa w oparciu o szereg aktów prawnych i dokumentów. Przede wszystkim ustawy o bezpieczeństwie morskim, ale też Plan SAR. To Plan SAR określa, jakie służby dysponują, jakimi środkami. Jeśli chodzi akurat o śmigłowce, to Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, dla której przygotowywany jest ten program, nie posiada w tej chwili śmigłowców. Śmigłowce eksploatuje marynarka wojenna. Tym tropem kontynuujemy usprawnianie środków, które są w dyspozycji Służby SAR, natomiast to nie jest program, który jest skierowany do marynarki wojennej. Stąd brak objęcia w tym programie śmigłowców. Nie wiem, czy pan dyrektor chciałby uzupełnić?

Dyrektor naczelny Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Tak, chcę uzupełnić i może trochę pana uspokoić. Do dyspozycji Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa są dwie bazy lotnictwa marynarki wojennej: 43. w Gdyni i 44. w Darłowie. Baza Lotnicza w Gdyni dysponuje dwoma śmigłowcami W-3WARM z kamerą termowizyjną do poszukiwania rozbitków. Baza Lotnicza w Darłowie dysponuje dwoma śmigłowcami W-3WARM z kamerą termowizyjną do poszukiwania rozbitków oraz jednym śmigłowcem Mi-14PŁ mogącym lądować na wodzie.

Dodatkowo do dyspozycji Służby SAR jest samolot An-28 Bryza do patrolowania obszaru Bałtyku. Ten samolot dedykowany do Służby SAR różni się od klasycznych samolotów wojskowych tym, że w formie zrzutowej ma tratwę ratunkową. Gdyby była taka potrzeba i musiałby lecieć daleko, to jest w stanie zrzucić tę tratwę. Jest to zabezpieczenie zachodniej i wschodniej części Bałtyku. Dodatkowo, razem

ze współpracownikami, udało mi się zjeździć dużą część Europy i muszę panu powiedzieć, że większość krajów Unii Europejskich, nawet trochę lepiej stojących finansowo niż Polska, korzysta do Służby SAR tylko i wyłącznie ze śmigłowców marynarki wojennej.

Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów kpt. ż.w. Jerzy Lipiński:

Jeżeli mogę? Problemem nie jest to, do kogo należą te śmigłowce, tylko żeby one były w odpowiednich miejscach. Jeżeli chodzi o Zalew Szczeciński, to pytałem operatora Służby SAR, który jest w Świnoujściu, co się dzieje, jeżeli przewróci się jacht, a on mówi, że korzysta z niemieckich śmigłowców. W tym sensie jest moje pytanie. Chodzi o odpowiednie rozłożenie.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Na koniec chcę pana prosić o przedstawienie się do mikrofonu.

Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kapitanów i Oficerów kpt. ż.w. Jerzy Lipiński:

Jerzy Lipiński, Związek Kapitanów i Oficerów.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję. Jeżeli jest odpowiedź, to bardzo proszę.

Dyrektor naczelny Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Proszę pana, w czteroletniej karierze nie przypominam sobie sytuacji, żeby niemiecki śmigłowiec brał udział w jakiejkolwiek akcji w polskiej strefie odpowiedzialności SAR. Mogę panu powiedzieć, że w momencie, kiedy ze statku Stena Spirit wypadła kobieta z dzieckiem i nadano sygnał „człowiek za burtą”, to pomimo tego, że było to poza naszą strefą Służby SAR, wysłaliśmy śmigłowce i każda ze stron Konwencji haskiej również wysłała śmigłowiec na ratunek. Tak że w tamtym momencie na środku Bałtyku były cztery śmigłowce ratunkowe. Nie korzystamy z żadnych śmigłowców po stronie niemieckiej. Muszę panu powiedzieć, że niemiecki SAR dysponuje tylko jednym śmigłowcem Sea King.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Karnowski.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Mam do panów pytanie, czy uważacie, że marynarka wojenna rzeczywiście jest wystarczająco wyposażona w śmigłowce do ratowania? Czy trzeba się zwrócić, żeby było to uzupełnione i unowocześnione? Można wykorzystać Fundusz Sprawiedliwości w tej sprawie, bo to głęboka kieszeń. Jak uważacie, czy to jest wystarczające, czy nie?

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Jeżeli pan dyrektor może odpowiedzieć, to bardzo proszę.

Dyrektor naczelny Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Szanowny panie przewodniczący, nie chciałbym tutaj mówić w 100%, ale o ile mnie pamięć nie myli, to w zeszłym roku wspólne akcje Służby SAR ze śmigłowcami to były 23 akcje. Zdarza się tak, że jeżeli śmigłowiec leci do ewakuacji, to my wysyłamy dodatkowo statek. W razie gdyby okazało się, że na miejscu pogoda jest nielotna bądź też konstrukcja jednostki nie pozwala na to, żeby opuścić ratownika na linie na pokład, to jest tak jakbyśmy dla 20 akcji chcieli zakupić śmigłowiec, którego utrzymanie w Służbie SAR będzie kosztowało majątek.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Przepraszam, ale to nie było moje pytanie. Nie chcę wam kupować śmigłowca. Przepraszam, że panu przerwę. Moje pytanie brzmi, czy według pana, marynarka wojenna ma wystarczający sprzęt ratowniczy, z którego możecie korzystać?

Dyrektor naczelny Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Do tej pory jestem bardzo zadowolony ze współpracy z marynarką wojenną.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję. Tym optymistycznym akcentem możemy zakończyć dyskusję, jeżeli nie ma więcej głosów. Jeszcze pani poseł Arciszewska.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W takim razie złóżmy wniosek, żeby pan minister wyposażył SAR w helikopter. Zgadzam się z panem posłem, też chciałam zadać to pytanie. Jeżeli idziemy w tym kierunku, to wydaje mi się, że to jest dobra droga, żebyście byli państwo wyposażeni mimo dobrej współpracy z marynarką wojenną. Przeszkoleni na pewno będziecie. Rzeczywiście ułatwiłoby to szybkość podejmowania decyzji i wylot na akcje, więc nie widzę przeszkód. Możemy spotkać się w połowie drogi. Bardzo chętnie poprę taki wniosek.

Poseł Jacek Karnowski (KO):

Dorota, ja takiego wniosku nie stawiałem. Jeżeli są 24 akcje w roku i są 4 helikoptery na wyposażeniu marynarki wojennej, to nie ma sensu, żebyśmy multiplikowali tę służbę, ponosili koszt pilotów i pilotów dyżurnych. Pamiętajmy, że to nie jest dwóch pilotów dziennie, tylko jest to potężna armia pilotów. Jeżeli jest jedna służba w marynarce wojennej, o to było pytanie. Możemy zaraz wyposażyć też WOPR w helikopter. Jest taki jeden szaleniec z WOPR w Sopocie, mój przyjaciel, który chętnie przyjmie dwa helikoptery.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Pan dyrektor, bardzo proszę.

Dyrektor naczelny Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa Sebastian Kluska:

Chcę dodać jeszcze jedną, może dosyć istotną rzecz, niekoniecznie krzywdząc tych pilotów, którzy naprawdę bardzo ciężko pracują. Proszę pamiętać o jednej rzeczy, śmigłowiec ratowniczy nie jest remedium na wszystkie wypadki, które dzieją się na morzu. Proszę pamiętać, że śmigłowce, które stacjonują wzdłuż całego polskiego wybrzeża, mają tak zwane ograniczenia pogodowe. Statki SAR pływają bez ograniczeń pogodowych, więc bez względu na okoliczności, na stan wody, wiatru i morza, nasze statki wyjdą, a śmigłowce niekoniecznie.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Pani Arciszewska.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję za bardzo fachowe przedstawienie tej sytuacji i techniki pracy. Zdajemy sobie z tego sprawę. Nie lubię się tym posługiwać, ale z racji na to, że mój ojciec zginął na morzu, to wiem, jak liczy się czas i nie mam zamiaru się licytować. Natomiast zwracam uwagę, że to nie jest temat do licytacji, tylko naprawdę do wzięcia pod uwagę czasu i szybkości akcji. Niezależnie od tego, czy śmigłowiec może wylecieć w tę czy inną pogodę, dla mnie liczy się czas i liczą się sekundy, ze względu na zimną wodę, pogodę i możliwość uratowania ludzi. Ja się absolutnie nie licytuję, tylko dla mnie zawsze najważniejsza jest szybkość i skuteczność akcji. Co do państwa zaangażowania nie mam wątpliwości. To jest tylko wola pomocy państwu w pracy, waszego szczęśliwego powrotu do domu i uratowania tych, którym chcemy ocalić życie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Tomasz Hok (KO):

Dziękuję bardzo. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego spotkania. Na koniec chciałbym przy tej okazji podziękować pani Grażynie Kućmierowskiej, która była z nami przez dwie kadencje w tej Komisji. Dzięki jej pracy i zaangażowaniu prace Komisji mogły przebiegać sprawnie i grzecznie. Jeszcze raz serdecznie dziękujemy. Przy okazji życzę wszystkim państwu spokojnych i rodzinnych świąt. Do zobaczenia na najbliższej Komisji Gospodarki Morskiej. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję bardzo.